DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

30 grudnia **Nr. 29.** Rok 1930.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

225.

Nr. I/2/8905/30 z dnia 18 listopada 1930 r. w sprawie wykładni niektórych postanowień rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7 czerwca 1930 r. Nr. I/2/1754/30 o postępowaniu przy wydawaniu decyzyj w sprawach wynikłych ze stosunku służbowego pracowników P. K. P. (Dz. Urz. M. K. Nr. 18, poz. 137).

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych wyjaśnia się następujące postanowienia powyższego rozporządzenia:

1) **§ 10 ust. 5 i 7.**

Postanowienia powyższych ustępów nie są z sobą w sprzeczności. Wobec brzmienia ust. 7, zwierzchnik, który wysłuchał prośby (zażalenia, skargi), może ją przedstawić osobiście (ustnie) wyższemu z kolei zwierzchnikowi, tylko wówczas, gdy tym wyższym zwierzchnikiem jest organ władzy służbowej petenta, nie zaś organ władzy wyższej (np. gdy torowy przedstawia prośbę robotnika zawiadowcy odcinka drogowego).

2) **§ 11 ust. 2.**

Wyrazu „nierozpatrywania" użyto w znaczeniu „niezałatwienia", t. zn., że na skutek otrzymanej depeszy władza powinna przygotować załatwienie sprawy niecierpiącej zwłoki, z wydaniem jednak decyzji

powinna się wstrzymać do chwili otrzymania potwierdzenia depeszy na piśmie.

3) **§ 14 ust. 1.**

Sens powyższego ustępu jest taki, że możność używania środków dowodowych jest ograniczona tylko ich nieużytecznością lub sprzecznością z prawem. Niedozwolone są takie środki dowodowe, których obowiązujące przepisy prawne wyraźnie zabraniają.

4) **§ 27 ust. 1 zdanie drugie.**

Postanowienie powyższe ma zastosowanie tylko w tych wyjątkowych przypadkach, gdy mimo prawidłowego doręczenia pracownikowi decyzji w myśl § 23 rozporządzenia, nie można stwierdzić daty doręczenia.

5) **§ 37 ust. 2 lit. a.**

Postanowienie powyższe odnosi się do przypadku, gdy pracownik sam sfałszował dokument, lub gdy przedstawił sfałszowany przez kogo innego dokument, na którego podstawie oparto decyzję.

6) **§ 39 ust. 2.**

Postanowienie powyższe oznacza, że pracownik nie może zaskarżyć decyzji wznawiającej postępowanie z urzędu (§ 37 koniec ustępu 1).

7) **§ 40.**

a) Z brzmienia ust. 1 § 40 jasno wynika, że dotyczy on wydania nowej decyzji (merytorycznej) we wznowionem postępowaniu, nie zaś decyzji wznawiającej postępowanie;

b) we wznowionem postępowaniu decyduje zasadniczo władza, która w pierwotnem postępowaniu wydała decyzję w ostatniej, **w danym przypadku,** instancji (§ 38 ust. 2). W myśl postanowienia ust. 2 § 40 władza ta może w pewnych okolicznościach upoważnić władzę niższą do wydania decyzji we wznowionem postępowaniu;

c) wobec tego, że we wznowionem postępowaniu, władza wydaje nową decyzję, nie ulega żadnej wątpliwości, że od tej decyzji można odwołać się, w myśl postanowień części V rozporządzenia, o którem mowa.

226.

Nr. P/2/23232/30 z dnia 21 listopada 1930 r. w sprawie wymiaru szczebla uposażenia w wypadkach przejścia do służby na Polskich Kolejach Państwowych z innych rodzajów służby państwowej.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i stosowania uchwałę Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 roku o wymiarze szczebla uposażenia w wypadkach przejścia do służby na Polskich Kolejach Państwowych z innych rodzajów służby państwowej i uchwałę Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1928 r. w sprawie wymiaru szczebla uposażenia w wypadkach przejścia do państwowej służby cywilnej z innych rodzajów służby, w brzmieniu, nadanem tej uchwale uchwałą Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 1928 r.

Uchwały Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 r.
o wymiarze szczebla uposażenia w wypadkach przejścia do służby na Polskich Kolejach Państwowych z innych rodzajów służby państwowej.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1928 r. o wymiarze szczebla uposażenia w wypadkach przejścia do państwowej służby cywilnej z innych rodzajów służby, w brzmieniu uzupełnionem uchwałą Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 1928 r., ma analogiczne zastosowanie w razie bezpośredniego przejścia do służby na Polskich Kolejach Państwowych z państwowej służby cywilnej lub innej służby państwowej albo wojskowej służby zawodowej.

Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 lipca 1928 r., nie daje jednak prawa do różnicy uposażenia za czas ubiegły.

2) Uchwała Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1928 r. w sprawie wymiaru szczebla uposażenia w wypadkach przejścia do państwowej służby cywilnej z innych rodzajów służby, w brzmieniu nadanem uchwałą Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 1928 r.

W wypadkach bezpośredniego przejścia do państwowej służby cywilnej, unormowanej ustawą z dnia 17 lutego 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 164) względnie rozporządzeniami Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6 marca 1928 r. o Policji Państwowej Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 257) i z dnia 22 marca 1928 r. o Straży Granicznej (Dz. U. R. P. Nr. 37, poz. 349) z innej służby państwowej unormowanej innemi przepisami prawnemi, z wyjątkiem służby sędziowskiej i prokuratorskiej, wymierza się szczebel uposażenia w grupie, otrzymanej z tytułu nominacji, w sposób następujący:

a) jeżeli osoba przechodząca do państwowej służby cywilnej otrzymuje przy nominacji tę samą grupę uposażenia, jaką posiadała w służbie poprzedniej, zatrzymuje szczebel uposażenia dotychczas posiadany;

b) jeżeli grupa uposażenia uzyskana przy nominacji jest wyższa od poprzednio posiadanej, wymierza się szczebel uposażenia analogicznie jak przy awansach;

c) jeżeli grupa uposażenia, uzyskana przy nominacji jest niższa od poprzednio posiadanej, wymierza się szczebel uposażenia, odpowiadający alfabetycznie szczeblowi w poprzednio posiadanej grupie wyższej.

2) Uchwała niniejsza obowiązuje od dnia 1 lipca 1928 r. Uchwała niniejsza dotyczy również wypadków przejścia przed 1 lipca 1928 r., nie daje jednak prawo do różnicy uposażenia za czas ubiegły.

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

Z uwagi na to, że uchwała Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 r. ma na celu zapewnienie posiadanego szczebla uposażenia funkcjonarjuszów państwowych względnie zawodowych wojskowych w razie bezpośredniego przejścia do służby na Polskich Kolejach Państwowych należy w wymienionych wypadkach mianować ich odrazu na stanowiska etatowe, jeżeli dla czynności służbowych, do których zostają przyjęci, przewidziane są stanowiska etatowe lub zaliczać w poczet pracowników nieetatowych, jeżeli dla czynności służbowych, do których zostają przyjęci niema stanowisk etatowych.

Jeżeliby ze względu na brak przygotowania zawodowego do służby kolejowej, z przyczyn budże-

towych lub innych mianowanie na stanowisko etatowe lub zaliczenie w poczet pracowników nieetatowych było niemożliwe, należy przyjmować funkcjonarjuszów państwowych lub wojskowych zawodowych, przechodzących bezpośrednio ze służby państwowej względnie zawodowej służby wojskowej do służby kolejowej, w charakterze pracowników kontraktowych.

Jako pracowników, którzy przeszli bezpośrednio ze służby państwowej lub zawodowej służby wojskowej do służby na Polskich Kolejach Państwowych uważa się pracowników, przyjętych do tej służby w ciągu 14 dni, licząc od dnia następnego po dniu zwolnienia ich ze służby państwowej lub zawodowej służby wojskowej.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 r. ma zastosowanie do pracowników, którzy przeszli bezpośrednio ze służby państwowej względnie zawodowej służby wojskowej do służby na Polskich Kolejach Państwowych, z chwilą mianowania ich na etatowe stanowiska względnie zaliczenia w poczet pracowników nieetatowych.

Do próbnych względnie kontraktowych pracowników, przyjętych do służby na Polskich Kolejach Państwowych bezpośrednio ze służby państwowej lub zawodowej służby wojskowej, uchwała Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 r. ma zastosowanie, — z chwilą mianowania ich na etatowe stanowiska względnie zaliczenia ich w poczet pracowników nieetatowych.

Okres służby próbnej względnie kontraktowej na Polskich Kolejach Państwowych zalicza się w wymienionych przypadkach do czasu posunięć w szczeblach przy ustalaniu szczebla w myśl uchwały Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 r.

Uchwała Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 r. i rozporządzenie niniejsze odnosi się do wszystkich przypadków bezpośredniego przejścia funkcjonarjuszów państwowych względnie wojskowych zawodowych ze służby państwowej względnie zawodowej służby wojskowej do służby na Polskich Kolejach Państwowych od 1 października 1923 r. począwszy, z ważnością finansową jednak dopiero od 1 lipca 1928 r.

Z wykonaniem uchwały Rady Ministrów z dnia 10 września 1930 r. należy wstrzymać się w stosunku do tych b. funkcjonarjuszów państwowych względnie b. zawodowych wojskowych, przyjętych bezpośrednio ze służby państwowej względnie zawodowej służby wojskowej do służby na Polskich Kolejach Państwowych, którzy są obecnie kandydatami na pracowników etatowych albo pracownikami nieetatowymi, spełniającymi czynności służbowe, przywiązane do stanowisk etatowych. W odniesieniu do nich wspomniana uchwała Rady Ministrów winna być wykonana przy mianowaniu na stanowiska etatowe, przyczem czas służby w charakterze kandydata na pracownika etatowego względnie w charakterze pracownika nieetatowego należy zaliczyć im do czasu posunięć w szczeblach, przy ustalaniu szczebla w grupach uposażenia, które otrzymają przy mianowaniu na stanowiska etatowe.

227.

Nr. I/1/8865/30 z dnia 27 listopada 1930 r. w sprawie przedłużenia ważności na r. 1931 dowodów tożsamości osoby.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że wskutek trudności technicznych dowody tożsamości osoby nowego wzoru nie mogą być wprowadzone do użytku z początkiem roku przyszłego. Z tych przeto względów Ministerstwo Komunikacji, nie określając narazie terminu, od którego będzie obowiązywał nowy typ legitymacyj, poleca uskutecznić prolongatę dotychczasowych dowodów tożsamości osoby na rok 1931 **najpóźniej do dnia 28 lutego 1931 r.**

W związku z powyższym zarządzeniem Ministerstwo Komunikacji przedłuża **ważność dowodów tożsamości osoby,** upływającą z dniem 31 grudnia 1930 r., **również do dnia 28 lutego 1931 r. i to bez jakiejkolwiek adnotacji na tych dowodach.**

228.

Nr. P/2/12584/30 z dnia 15 listopada 1930 r. w sprawie wynagrodzenia umysłowych pracowników kontraktowych i czasowych w razie choroby.

Umysłowi pracownicy kontraktowi i czasowi zachowują prawo do wynagrodzenia w przypadkach, wymienionych w art. 19 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr. 35/28, poz. 328), wobec czego w razie choroby należy wypłacić im przez przeciąg trzech miesięcy wynagrodzenie, jeżeli w tym czasie nie nastąpi rozwiązanie stosunku służbowego z przyczyn podanych w wymienionym artykule.

Z wynagrodzenia, wypłaconego wymienionym pracownikom w czasie choroby należy potrącać kwoty, otrzymywane w gotówce z tytułu ubezpieczenia prawno-publicznego) n. p. zasiłki, pobierane z kasy chorych), z wyjątkiem przypadków, w których przyznano pracownikom w zawartych z nimi umowach, prawo do pełnego wynagrodzenia przez określony okres czasu w razie choroby.

Za pracowników umysłowych uważa się pracowników, pozostających w tych samych zajęciach co pracownicy umysłowi, wymienieni w rozporządzeniach Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1929 r. Nr. I/19318/2/29 i z dnia 12 czerwca 1930 r. Nr. P/2/13505/30 w sprawie urlopów wypoczynkowych.

SPRAWY FINANSOWE.

229.

Nr. II/2/10043/30 z dnia 28 listopada 1930 r. w sprawie zwrotnego przewozu próżnych beczek i cystern.

W porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych zarządza się następujące uzupełnienie P. S. 245-10 zmiana L. 1.

W rozdziale X punkt 19 b po słowach „przetwórczych lub do naprawy" wstawić słowa „oraz próżne cysterny i próżne beczki prywatnych właścicieli po przesyłkach wojskowych, nadawane do zwrotnego przewozu przez wojskowego nadawcę, przy równoczesnem okazaniu piśmiennego zaświadczenia właściciela o zgodzie jego na dany przewóz (taryfa towarowa część I B § 91 f)".

230.

Nr. II/3/10100 z dnia 2 grudnia 1930 r. w sprawie zwolnienia od opłaty stemplowej świadectw pracy.

Rozporządzeniem z dnia 22 listopada 1930 r. N. D. V/607/6 wyjaśniło Ministerstwo Skarbu, że świadectwo pracy, przewidziane w art. 21 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę robotników (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 324), a wydane robotnikowi przez urząd państwowy jako przez pracodawcę (np. Zarząd Dróg Wodnych) jest wolne od opłaty stemplowej na mocy ustępu drugiego art. 154 u. o. s. w związku z punktem 13 art. 141 u. o. s.

SPRAWY RUCHOWE.

231.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1930 r. Nr. IV/5644/30 o zmianie rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 26 lutego 1926 r. Nr. III/727/26 w sprawie wprowadzenia nowych przepisów co do zawierania umów bocznicowych (Dz. U. M. K. Nr. 3, z 1926 r. poz. 7).

1) W § 13 ust. 1 ogólnych warunków utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych (str. 42 Dz. U. M. K.) w wierszu trzecim po słowach „Polskich Kolei Państwowych" wstawia się słowa: „oraz na szlaki kolei prywatnych, pozostających w zarządzie przedsiębiorstwa P. K. P.".

2) W wyjaśnieniu do § 13 (str. 25 Dz. U. M. K.) skreśla się ustęp drugi.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 grudnia 1930 roku.

232.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1930 r. Nr. IV/1/9674/30 o ujednostajnieniu obsługi konduktorskiej pociągów pasażerskich.

Opierając się na dotychczasowych dodatnich wynikach, stosowanego w niektórych Dyrekcjach wydzielania specjalnych drużyn konduktorskich do pociągów pasażerskich znaczenia międzynarodowego i ważniejszych dalekobieżnych, polecam co następuje:

We wszystkich Dyrekcjach, mających znaczniejszą ilość pociągów pasażerskich, należy zestawić osobne drużyny z jednostek posiadających warunki właściwego odnoszenia się do podróżnych, jak: znajomość obcego języka, takt, inteligencję i większe wykształcenie ogólne i utworzyć z tych drużyn osobne turnusy do obsługiwania pociągów pasażerskich ważniejszych, a w szczególności znaczenia międzynarodowego, jeżeli z tego powodu nie wyniknie powiększenia drużyn.

Turnusy wyżej wspomniane należy wprowadzić od 1 stycznia 1931 roku.

Również kładę nacisk na bezwzględny obowiązek nienaganności w ubraniu drużyn pociągów pasażerskich tak pod względem czystości, jak i staranności.

233.

Nr. IV/2/8924/30 z dnia 1 grudnia 1930 r. w sprawie przewozu aresztantów pod konwojem Policji Państwowej.

Celem uregulowania przewozu aresztantów pod konwojem Policji Państwowej na P. K. P. Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

1) aresztantów i ich konwój należy przewozić w oddzielnych przedziałach klasy III pociągami pasażerskiemi, z wykluczeniem pociągów pośpiesznych i motorowych za okazaniem biletów, według ilości osób korzystających z przedziału.

2) Zamówienia przedziałów mają być zgłaszane przez Komendy Policji Państwowej u zawiadowcy stacji właściwej, na stacjach wyjścia pociągu na cztery godziny, na stacjach przejściowych na 24 godziny przed zamierzonym wyjazdem.

W danym razie zawiadowca stacji przejściowej ma zawiadomić bezzwłocznie stację wyjścia pociągu o zamówieniu przedziału, która zabezpieczy przedział we wskazanym pociągu i poleci właściwemu konduktorowi, aby, w razie potrzeby umieszczał w nim podróżnych, jadących jednak nie dalej niż do stacji, na której mają wsiadać aresztanci z konwojem.

3) Zarezerwowany przedział należy oznaczać odpowiednią nalepką i zanotować w raporcie z jazdy właściwego pociągu o zarezerwowaniu przedziału.

Z dniem ogłoszenia niniejszego tracą ważność wszelkie inne zarządzenia wydane w sprawie przewozu aresztantów pod konwojem Policji Państwowej.

234.

Nr. IV/4/9322/30 z dnia 24 listopada 1930 r. w sprawie uzupełnień załączników H i C do umowy R. J. C.

W umowie R. J. C., obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r. wysłanej do Dyrekcyj Okręgowych P. K. P. przy piśmie M. K. Nr. IV/6440/14 z dnia 30 kwietnia 1928 r. należy prowadzić następujące uzupełnienia:

1) W załączniku H na str. 95 polskiego tekstu umowy w pozycji „Szwajcarja" w rubryce „Uwagi" w końcu po słowach „wystarczy samoczynny hamulec Westinghause'a" dopisać słowa: „z wyjątkiem

wagonów kierowanych na linję Gothard, Lötschberg i Simplon, na których obowiązuje hamulec Westingghaus'a samoczynny i niesamoczynny."

2) Na str. 74 umowy R. J. C. załącznik C^1 w pierwszej pozycji „Austrja" do punktów „a" i „b" (zmienionych zarządzeniem M. K. Nr. IV/4/5414/30 z dnia 10 lipca 1930 r.) dopisać punkt C następującej treści:

„C" Dla pociągów o prędkości powyżej 90 kl/godz. dozwolone są tylko wagony wózkowe. — Najmniejszy dozwolony rozstęp osi wózków 2,5 mtr. i najmniejsze odciążenie osi 7 ton. Umocowanie obręczy kół powinno być ciągłe na całym obwodzie.

Prócz hamulca zespolonego, przepisanego załącznikiem H, wagony powinny posiadać hamulec ręczny".

SPRAWY WARSZTATOWE.

235.

Nr. VI. 1/15591/30 z dnia 24 listopada 1930 r. w sprawie postępowania przy skreśleniu taboru z inwentarza P. K. P.

Wzamian okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 22/VIII 1924 r. Nr. VI.7495/20/24 w sprawie skreślenia taboru z inwentarza, Ministerstwo Komunikacji niniejszem ustala następujący porządek przy skreślaniu taboru z inwentarza P. K. P.:

A. **Przepisy ogólne.**

§ 1. Ministerstwo Komunikacji ustala ogólny plan skreślenia z inwentarza parowozów, tendrów i wagonów przestarzałych typów, przedstawiających małą eksploatacyjną użyteczność. Na podstawie tego planu Dyrekcje mają przedstawiać wnioski o skreśleniu poszczególnych jednostek taboru.

§ 2. Wnioski na skreślenie z inwentarza jednostek taboru przedstawiają Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych w terminach i na formularzach, przewidzianych w następnych rozdziałach niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Ministerstwo Komunikacji, wydając decyzje na wniosek Dyrekcji na skreślenie z inwentarza danej jednostki taboru, daje wskazówki, jak należy postąpić z daną jednostką taboru, przedstawioną do skreślenia.

§ 4. Przed otrzymaniem decyzji Ministerstwa Komunikacji nie wolno przystąpić do sprzedaży jednostki taboru, ani też do jej rozbiórki na złom.

§ 5. Jeżeli Ministerstwo Komunikacji wyda zarządzenie o skreśleniu danej jednostki taboru z inwentarza i rozbiórce jej przez Dyrekcję, to wtedy złom otrzymany z rozbiórki powinien być kwalifikowany do odpowiednich gatunków złomu i zarachowywany na ciężar kapitału zasobów po cenach rejestrowych. Z uzyskanych w ten sposób kwot należy pokryć wydatki rozbiórki danej jednostki, resztę zaś zarachować na dochody ze sprzedaży taboru, wycofanego z obiegu (dział 2, rozdz. 2 § 7).

B. **Parowozy i tendry.**

§ 6. W terminie do 1 grudnia każdego roku Dyrekcje powinny złożyć plan skreślenia parowozów i tendrów na następny rok budżetowy na podstawie ogólnego planu skreślenia, ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji.

W planie tym należy umieścić numerycznie parowozy i tendry, które w danym roku przypadają do głównej naprawy lub średniej, lecz zdaniem Dyrekcji ze względu na swój stan, nie nadają się do eksploatacji a naprawa ich nie opłaca się i powinny być skreślone z inwentarza.

§ 7. Parowozy i tendry, objęte tym planem, w razie wycofania ich z ruchu w terminach dokonania naprawy głównej lub średniej, należy skierować do warsztatów dla dokonania oględzin.

§ 8. Prowozy i tendry te powinny być obejrzane przez Komisję, składającą się z Naczelnika Warsztatów lub jego zastępcy, Naczelnika Oddziału Mechanicznego i przedstawiciela Dyrekcji, który jest przewodniczącym Komisji.

O terminie zebrania się Komisji należy powiadomić Okręgową Izbę Kontroli Państwowej. Nieprzybycie delegata Kontroli Państwowej, o ile był o czasie powiadomiony, nie jest przeszkodą do odbycia Komisji.

§ 9. Rezultat oględzin z dokładnym opisem stanu parowozów i tendrów, koniecznych napraw, oraz przewidywanych kosztów naprawy, powinien być uwidoczniony w protokóle według załączonego wzoru Nr. 2.

§ 10. Protokół, podpisany przez członków Komisji, odsyła się do Dyrekcji, która uzupełnia go wnioskiem na skreślenie z inwentarza parowozu lub tendra i przedstawia do decyzji Ministerstwa Komunikacji. Odpis protokółu pozostaje w Dyrekcji.

§ 11. W razie zatwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji wniosku na skreślenie z inwentarza parowozu, Ministerstwo wskazuje jak Dyrekcja ma postąpić z tym parowozem, a mianowicie, albo:

1) zachować parowóz w stanie nienaruszalnym w celu sprzedania go w całości dla użytku przemysłu prywatnego,
2) zatrzymać u siebie parowóz do chwili sprzedania go przez Ministerstwo Komunikacji na złom i
3) zarządzić rozbiórkę parowozu środkami Dyrekcji.

W pierwszym wypadku parowóz musi być zachowany w całości. W drugim wypadku wszystkie bronzowe części, które mogą być zdjęte bez podnoszenia parowozu, muszą być zdjęte i oddane do magazynu zgodnie z § 5 niniejszego rozporządzenia. W trzecim wypadku należy parowóz rozebrać i ze złomem postąpić w myśl wskazówek § 5 niniejszego zarządzenia, przyczem pozostawia się Dyrekcjom prawo tak w 2-im jak i w 3-im wypadku wszystkie części, nadające się do naprawy innych parowozów, zużytkować u siebie.

C. **Wagony.**

§ 12. Wagony rozbite i znacznie uszkodzone, tak osobowe, jak i towarowe, jak również i przesta-

rzałych typów, wymagające większych napraw z okazji okresowych napraw, kierują się do warsztatów. Warsztaty kwalifikują te wagony do skreślenia z inwentarza lub do naprawy i wagony, zakwalifikowane do skreślenia, zatrzymują u siebie.

§ 13. Raz na kwartał, a mianowicie do dnia 15/IV, 15/VII, 15/X i 15/I, Dyrekcje przesyłają do Ministerstwa Komunikacji na formularzu Nr. 19, według załączonego wzoru, wykaz wagonów proponowanych do skreślenia z inwentarza. W tym formularzu w rubryce 11 wskazuje się miejsce zdeponowania wagonów.

§ 14. Raz na kwartał Ministerstwo Komunikacji wysyła swego delegata do Dyrekcji, który łącznie z przedstawicielem Dyrekcji, Warsztatów i Oddziału Mechanicznego bada zgłoszone wagony.

Na mocy tych badań protokólarnie ustala się jakie wagony podlegają skreśleniu z inwentarza, a jakie jeszcze nadają się do naprawy i jakiej mianowicie. Protokół Komisji podlega ostatecznemu zatwierdzeniu przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 15. Wagony, przeznaczone do komisyjnych oględzin, powinny być tak przygotowane, aby była możliwość dokładnego zbadania nietylko podwozia, lecz i pudeł, zwłaszcza w stosunku do wagonów osobowych.

§ 16. O dacie przyjazdu delegata Ministerstwa Komunikacji Dyrekcje będą powiadomione każdorazowo. Ze swej strony Dyrekcje obowiązane są zawiadomić przedstawiciela Okręgowej Izby Kontroli Państwowej o dacie i miejscu mających się odbyć komisyjnych oględzin.

§ 17. Po otrzymaniu decyzji Ministerstwa Komunikacji o skreśleniu wagonu z inwentarza, Dyrekcje obowiązane są do rozbiórki jego, a z otrzymanym materjałem z rozbiórki postępują w myśl wskazówek § 5 niniejszego rozporządzenia, przyczem zdatne jeszcze do użytku zestawy kołowe i inne zapasowe części należy użyć przy naprawie innych wagonów.

Dyrekcje mogą również sprzedać wagon w całości, o ile są reflektanci.

W wypadku możliwości sprzedaży wagonu, skreślonego z inwentarza, w całości dla dalszego użytku w przemyśle prywatnym Dyrekcje mają zwracać się do Ministerstwa Komunikacji o wyznaczeniu ostatecznej ceny, podając numer wagonu, stan jego i wartość jego według oszacowania Dyrekcji.

Dyrekcje mają prawo dokonywać sprzedaży we własnym zakresie bez odnoszenia się każdorazowo do Ministerstwa Komunikacji w wypadkach zgłoszenia się reflektantów na kupno pudeł wagonowych skreślonych z inwentarza, przyczem z wagonów należy zdjąć zapasowe części i zestawy kołowe i postąpić z niemi w myśl § 17.

W wypadku sprzedaży przez Dyrekcję pudła wagonowego we własnym zakresie, Dyrekcje ustalają cenę sprzedawanego przedmiotu, określając wagę wszystkich materjałów, znajdujących się w nim i mnożąc wagę każdego materjału przez jego cenę, przyczem ceny materjałów dla tego celu będą podawane przez Ministerstwo Komunikacji z początkiem każdego kwartału do wiadomości Dyrekcyj. Tak określona cena sprzedawanego objektu powinna być uważana za minimalną sprzedażną cenę.

O każdej dokonanej sprzedaży całego wagonu lub pudła Dyrekcje w kwartalnych wykazach powinny donosić do Ministerstwa Komunikacji, podając sumę pieniężną, oraz ilości i rodzaj jednostek.

Wzór Nr. 2.

P. K. P.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych

w . . . .

Protokół oględzin Nr. . . .

Parowozu serji . . . . Nr. . . . z tendrem serji . . . . . Nr. . . . .

1. Dyrekcja macierzysta . . . .
2. Rok budowy parowozu . . . . tendra. . . . .
   kotła . . . .
3. Wytwórnia parowozu . . . . . . tendra . . .
4. Naprężność pary:
   a) nowego kotła . . . . atm.
   b) zredukowana (ostatnio dozwolona) . . . atm.
5. Przebieg parowozu w kilometrach:
   a) od dnia zbudowania . . . .
   b) „ „ ostatniej naprawy głównej . . . .
   c) „ „ ostatniej naprawy średniej . . . .
6. Data ostatnich napraw parowozu i tendra:
   a) głównej . . . .
   b) średniej . . . .
7. Stan i konieczna naprawa ważniejszych części parowozu i tendra:
   a) skrzynia ogniowa (z podaniem materjału) . .
   . . . .
   . . . .
   . . . .
   . . . .
   b) zewnętrzna skrzynia stojaka . . . .
   . . . .
   . . . .
   c) walczak (z dymnicą) . . . .
   . . . .
   d) osprzęt kotła . . . .
   . . . .
   e) rama parowozu . . . .
   . . . .
   f) silnik . . . .
   . . . .
   g) zestawy kołowe parowozu . . . .
   . . . .
   h) zbiornik na wodę tendra . . . .
   . . . .
   i) rama tendra . . . .
   . . . .
   j) zestawy kołowe tendra . . . .
   . . . .
8. Zapasowe części zdatne do użytku, ich przybliżona wartość . . . .
   . . . .
9. Waga złomu półszlachetnego przybliżona (miedz, mosiądz, stal) . . . .
   . . . .

10. Waga pozostałych części przybliżona . . . .
11. Rodzaj i przybliżony koszt naprawy:
a) parowozu . . . .
b) tendra . . . .
12. Wartość parowozu i tendra na złom . . . . .

Ze względu na . . . . wiek parowozu i tendra . . . . stan parowozu i tendra . . . . koszty naprawy . . . . parowóz i tender kwalifikują się:
do naprawy . . . .
skreślenia z inwentarza . . . .
13. Uwagi . . . .
. . . .
. . . .
. . . .
. . . .

Przedstawiciel Dyrekcji
Naczelnik Warsztatów Głównych
Naczelnik Oddziału Mechanicznego

Data . . . .

Uzasadnienie wniosku na naprawę / skreślenie z inwentarza parowozu serji . . . . . Nr. . . . . tendra serji . . . Nr. . . . .

W myśl okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr. . . . . z dnia . . . . . . 193 . . r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w . . . . . . przedstawia niniejszy protokół Nr. . . . . . z dn. . . . . . . oględzin w warsztatach . . . . parowozu serji . . . . . . Nr. . . . . i tendra serji . . . . Nr. . . . . wnosząc: 1) *) o skreślenie ich z inwentarza z uwagi na przestarzały i słaby typ; 2) *) o zezwolenie dokonania naprawy . . . . .

Dyrektor Kolei Państwowych
Naczelnik Wydziału Mechanicznego

Data . . . .

Uwaga: *) niepotrzebne skreślić.

Wzór Nr. 19.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
w ....

W Y K A Z

wagonów towarowych (osobowych), proponowanych do skreślenia z inwentarza

za kwartał 193 roku.

Nr. porząd.	Nr. wagonu	Serja	Cecha	Ilość osi	Nośność	Waga własna	Rok budowy	Data ostatniej rewizji	Powód skreślenia	Data i miejsce zdeponowania wagonu	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

SPRAWY ZASOBOWE.

236.

Nr. VI/4 16699/30 z dnia 22 listopada 1930 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy szkieł sygnałowych czerwonych, zielonych, żółtych, niebieskich i mlecznych.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy szkieł sygnałowych czerwonych, zielonych, żółtych, niebieskich i mlecznych.

WARUNKI TECHNICZNE.

wykonania i dostawy szkieł sygnałowych czerwonych, zielonych, żółtych, niebieskich i mlecznych.

1. Warunki zasadnicze, barwa i przepuszczalność.

Szkła sygnałowe winny odpowiadać co do barwy i co do przepuszczalności świetlnej wzorom, zatwierdzonym przez Ministerstwo Komunikacji i przechowywanym w Dyrekcji O. K. P. w Warszawie.*)

*) Uwaga: Dyrekcja Warszawska zakupuje szkła sygnałowe dla wszystkich Dyrekcyj (patrz Nr. 6 z 1929 r. Dzien. Urzęd. M. K.). Zezwolenie na sprowadzenie szkieł sygnałowych z zagranicy Nr. VI/4-4653/30.

Wzory winny być zaopatrzone w plomby, stwierdzające ich autentyczność. Dostawcy mogą obejrzeć te wzory przed złożeniem oferty. Dostawca otrzymuje przy zamówieniu po dwa wzory szkieł każdego koloru, z których jedno posiada największą, drugie zaś najmniejszą dozwoloną przepuszczalność światła.

W razie zagubienia wzorów lub naruszenia plomb będą użyte przy odbiorze wtórniki, przechowywane w Ministerstwie Komunikacji.

Po ukończeniu odbioru wzory szkieł winny być zwrócone Dyrekcji O. K. P. w Warszawie.

2. Materjał szkieł i ich obrobienie.

Szkło winno być powoli i starannie chłodzone przy wyrobie i nie powinno posiadać pęcherzy lub innych wad, które mogłyby wpłynąć ujemnie na odcień barwy lub przejrzystość. Szkła nie powinny być wichrowate. Szkła przycięte nie powinny mieć na krawędziach odpryśnięć lub pęknięć.

Pod względem kruchości szkła winny być poddane próbie w okularach tarcz ostrzegawczych przez 20-krotne szybkie przestawianie dźwigni nastawczych tych tarcz.

3. Zabarwienie szkieł.

Szkła zielone, niebieskie i mleczne winny być wyrobione z masy zabarwionej odpowiedniem kolorem. Szkła czerwone, żółte i matowo białe nie powinny być zabarwione w masie lecz tylko mieć powłokę odpowiedniej barwy na szkle bezbarwnem. Powłoka szkła żółtego winna być wyrobioną na roztworze soli srebra. Szkło czerwone winno mieć odcień rubinowy, szkło zielone odcień szmaragdowy, szkło żółte odcień pomarańczowy, szkło zaś niebieskie winno posiadać odcień ciemno-szafirowy.

4. Grubość szkieł.

Grubość szkieł sygnałowych winna wynosić 2,5 mm. Dopuszczalna różnica w grubości szkła nie może być większa niż + 0,5 mm., przyczem jednak ilość szkieł czerwonych i zielonych cieńszych niż 2,5 mm. nie powinna przewyższać 25% żółtych zaś grubszych niż 2,5 mm. nie powinna być większa niż 25%.

5. Granice przepuszczalności świetlnej szkieł.

Kolory i ich odcienie oraz przepuszczalność winny mieć następujące wymiary płaszczyzny: świetlna dostarczonych szkieł winny odpowiadać kolorem, odcieniem i przepuszczalności świetlnej szkieł, wydanych dostawcom jako wzory. Wzory te określają granice dopuszczalnej przepuszczalności szkieł, które wynoszą w procentach pełnego światła normalnej latarni sygnałowej dla szkieł:

a) zielonych 5 do 13%,
b) czerwonych 8 do 15%,
c) żółtych 23 do 30%,
d) niebieskich 8 do 15%,
e) mlecznych 0,2%,
f) matowo-białych 1,5%.

Dostawca winien przedstawić świadectwo Zakładu Fizycznego przy Uniwersytecie Warszawskim lub uznanego przez Ministerstwo Komunikacji za kompetentne innego laboratorjum optycznego, o rezultatach badania przepuszczalności świetlnej szkieł, dostawionych do odbioru.

6. Badanie zabarwienia szkieł.

Badanie zabarwienia przyciętych szkieł sygnałowych wykonywa się w sposób następujący: dwa wzory szkieł kładzie się na białej płaszczyźnie (szkło mleczne), obok zaś nich po środku szkło badane, przyczem stopień zabarwienia szkła badanego winien znajdować się w granicach zabarwienia wzorów.

Badanie płyt kolorowych do wyrobu szkieł sygnałowych wykonywa się w takiż sposób, mianowicie kładzie się płytę na białą płaszczyznę i przykłada się do jej krawędzi wzory szkieł w różnych miejscach.

Badanie szkieł co do ich wymiarów, barwy i przepuszczalności wykonywa się na koszt dostawcy.

7. Wymiary płyt szklanych.

Płyty szklane do wyrobu szkieł sygnałowych

0,40 m²	przy szerokości	40 do 50 cm,
0,50 m²	„ „	50 do 60 „ ,
0,75 m²	„ „	70 do 80 „ .

Przy odbiorze i obliczeniu powierzchni do opłaty nie uwzględnia się różnic szerokości do 1 cm.

Przynajmniej połowa szkieł winna być dostarczona w gotowych krążkach o średnicach najwięcej używanych, co szczegółowo powinno być wskazane w zamówieniu.

8. Opakowanie szkieł.

Szkła przycięte winny być zapakowane po dokonaniu odbioru do skrzyń drewnianych w obecności i pod nadzorem delegata Zarządu kolejowego.

Do opakowania użyć należy materjałów, zabezpieczających szkło od uszkodzenia przy transpor-

cie. Skrzynie winny być opasane i związane drutem żelaznym tak, aby była wyłączona możność wyjęcia poszczególnych desek skrzyni, końce zaś drutu winny być zaplombowane aby bez naruszenia plomb nie można było drutu usunąć, zluzować lub odciąć. Skrzynie bez plomb, lub z plombami uszkodzonemi nie będą przyjęte przez Zarząd Kolejowy.

Na zewnętrznej stronie skrzyni winna być oznaczona zawartość i grubość szkła, przyczem pożądane jest, aby wszystkie szkła w skrzyni miały jednakowe wymiary.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 245.

ZAWIADOMIENIA:

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH OKRĘGOWYCH KOLEI PAŃSTWOWYCH.

Mianowania:

Inż. Bojarski Stanisław, Starszy Kontroler Wydziałowy w Wydziale Drogowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — Naczelnikiem Wydziału Drogowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach.
Nr. P. 1/10999/30.

Fojcik Wilhelm, Naczelnik Oddziału Ruchu w Rybniku w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Naczelnikiem Wydziału Ruchu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/23625/30.

Inż. Dąbrowski Teofil, Naczelnik Oddziału Mechanicznego w Katowicach, — Zastępcą Naczelnika Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach z równoczesnem powierzeniem pełnienia obowiązków Kierownika Działu Wagonowego w tym samym Wydziale.
Nr. P. 1/21299/30.

Inż. Krzyża Jan, Kierownik Działu Nawierzchni i Stacyj w Wydziale Drogowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Zastępcą Naczelnika Wydziału Drogowego tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/19904/30.

Dośla Włodzimierz, Kierownik Działu Pasażerskiego i Technicznego w Wydziale Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Zastępcą Naczelnika Wydziału Ruchu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/23625/30.

Inż. Radłowski Jan-Kazimierz, Kontroler Wydziałowy w Wydziale Elektrotechnicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — Kierownikiem Działu Zabezpieczenia Ruchu Pociągów w Wydziale Elektrotechnicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.
Nr. P. 1/23665/30.

Zacharowski Ludwik, Kierownik Działu Ogólnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — Kierownikiem Działu Rewizji Biletów w tym samym Wydziale i Dyrekcji.
Nr. P. 1/21200/30.

Kułakowski Tomasz, St. Asesor Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Kierownikiem Działu Towarowego w Wydziale Ruchu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/23625/30.

Inż. Ateński Jerzy, Naczelnik Oddziału Mechanicznego w Tarnowskich Górach w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Kierownikiem Działu Parowozowego w Wydziale Mechanicznym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/21299/30.

Dr. Sułek Józef, Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — Kierownikiem Działu Osobowego w Wydziale Osobowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/26980/30.

Inż. Popławski Aleksander, Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — Starszym Kontrolerem Wydziałowym w Wydziale Zasobów tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/23162/30.

Trybólski Romuald, Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — Kasjerem Dyrekcyjnym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/22072/30.

Faszczewski Bolesław, Kierownik Działu Ogólno - Rachunkowego w Wydziale Finansowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie,— Kasjerem Dyrekcyjnym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/24715/30.

Inż. Stolarczyk Gustaw, Kierownik Działu Wagonowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Naczelnikiem Oddziału Mechanicznego w Katowicach.
Nr. P. 1/21299/30.

Inż. Kulicki Józef, Naczelnik Oddziału Mechanicznego w Kowlu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, — Naczelnikiem Oddziału Mechanicznego w Tarnowskich Górach w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach.
Nr. P. 1/21299/30.

Janota Franciszek, Kierownik Działu Towarowego w Wydziale Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Naczelnikiem Oddziału Ruchu w Rybniku w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/23625/30.

Inż. Słotwiński Stanisław, Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — Naczelnikiem Sekcji Utrzymania Kolei Tarnopol II w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/15254/30.

Inż. Oehlberg Herz, Referendarz K. P. Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — Naczelnikiem Sekcji Utrzymania Kolei w Haliczu w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/27344/30.

Powierzenie pełnienia obowiązków:

Trześniowski Wacław, Starszy Asesor w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie,— pełnienie obowiązków Kierownika Działu Towarowego w Wydziale Ruchu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/20327/30.

Przeniesienie na własną prośbę:

Inż. Bystrzyński Zygmunt, Naczelnik Oddziału Drogowego w Siedlcach w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — na stanowisko Naczelnika Oddziału Drogowego w Grudziądzu w Dy-
Nr. P. 1/13937/30.

Przeniesienia ze względów służbowych:

Inż. Piętka Jan, Zastępca Naczelnika Warsztatów Głównych I kl. Warszawa-Wschodnia, — na takie samo stanowisko służbowe w Warsztatach Głównych II kl. w Pruszkowie w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.
Nr. P. 1/20276/30.

Międzobrodzki r. Międziobrodzki Jan, Kierownik Działu Ewidencji i Kontroli Materjałów w Wydziale Finansowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — na stanowisko Kierownika Działu Magazynowego w Wydziale Zasobów tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/23827/30.

Przeniesienie w stan nieczynny:

Inż. Rybicki Aureli, Wicedyrektor Kolei Państwowych w Radomiu, — z dniem 1 listopada 1930 r. na podstawie § 126 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).
Nr. P. 1/26594/30.

KONKURSY:

na stanowisko Zastępcy Naczelnika Wydziału Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dn. 15 stycznia 1931 r.
Nr. P. 1/29177/30.

na stanowisko Kierownika Działu Ogólnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dn. 15 stycznia 1931 r.
Nr. P. 1/21200/30.

na stanowisko Kierownika Działu Nawierzchni i Stacyj w Wydziale Drogowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie drogowej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 15 stycznia 1931 r.
Nr. P. 1/19904/30.

na stanowisko Kierownika Działu Ogólno - Rachunkowego w Wydziale Finansowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowe średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie rachunkowej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 15 stycznia 1931 r.
Nr. P. 1/24715/30.

na stanowisko Kierownika Działu Ewidencji i Kontroli Materjałów w Wydziale Finansowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowe średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie rachunkowo-materjałowej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 15 stycznia 1931 r.
Nr. P. 1/23827/30.

na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dn. 15 stycznia 1931 r.
Nr. P. 1/26412/30.

na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego dla spraw taryfowych w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI albo VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie taryfowej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 15 stycznia 1931 r.
Nr. P. 1/26998/30.

na stanowisko Naczelnika Oddziału Mechanicznego w Kowlu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.

Termin wnoszenia podań: do dn. 15 stycznia 1931 r.
Nr. P. 1/21299/30.

Odwołanie Konkursu:

Konkurs na stanowisko Kierownika Działu Rewizji Biletów w Wydziale Kontroli Dochodów w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 15 z dnia 31.V. 1930 r., odwołuje się.

Nr. P. 1/21200/30.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 października 1930 r. Nr. P. 1/24713/30 w sprawie zmiany w liście członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, pochodzących z nominacji.

Z powodu przejścia w stan spoczynku Jana Glassa, Zastępcy Naczelnika Wydziału Finansowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, uchylam jego nominację na członka Komisji Dyscyplinarnej wspomnianej Dyrekcji, przeprowadzoną zarządzeniem z dnia 30/XI. 1929 r. Nr. P. 3152/1-G/29 i ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 24 z 30/XI. 1929 r. pod poz. 193 na str. 341.

Jednocześnie w miejsce Glassa mianuję członkiem Komisji Dyscyplinarnej wspomnianej Dyrekcji Wacława Myszkowskiego, Kierownika Działu Ogólno - Rachunkowego Wydziału Finansowego tej Dyrekcji.

Nr. P. 1/24713/30.

SPROSTOWANIE.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 7 czerwca 1930 r. Nr. 1/2/1754/30 o postępowaniu przy wydawaniu decyzyj w sprawach wynikłych ze stosunku służbowego pracowników P. K. P. (Dz. Urz. Ministerstwa Komunikacji Nr. 18, poz. 137), prostuje się następujące błędy:

1) w 2-gim wierszu nagłówka § 31 słowo „odwołania" zastępuje się słowem „decyzji",

2) § 34 ust. 5 otrzymuje następujące brzmienie: „Orzeczenie karno-porządkowe oraz dyscyplinarne, wydane przez władzę (bez postępowania przed Komisją dyscplinarną) w pierwszej instancji, nie może być w postępowaniu odwoławczem zmienione na niekorzyść rekurenta".

3) w nagłówku § 39, na końcu dodaje się słowa: „Niezaskarżalność decyzyj wznawiających postępowanie".

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 10 października 1930 r. Nr. 1/2/8807/30, o utworzeniu Biura Projektów i Studjów P. K. P., ogłoszonem w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 27 z 1930 r. poz. 210, prostuje się następujące błędy:

1) w § 1, w wierszu 2, zamiast „Biura", ma być „Biuro";

2) w § 3, w wierszu 6, zamiast „porozumieć się" ma być „porozumiewać się";

3) w § 5 ust. 3, po słowie „Naczelnikowi" opuszczono słowo „uprawnienia";

4) w § 7, w wierszu 10, zamiast „ekonomij" ma być „ekonomji";

5) w § 19 na końcu, opuszczono następujące słowa „i miejscowych organów P. K. P.".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 53811. 22.XII.30. 8.500

WARUNKI PRENUMERATY. **Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.—**
Pojedyńczy numer — groszy 50.